TREŚĆ

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN INFORMACYJNY
IZBY PRZEMYSŁOWO - HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK III | GDYNIA 27 grudnia 1934 r. | NR. 35

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska tel. 19—28
Prenumerata: w kraju kwartalnie 3,— zł, zagranicą 5.— zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

POSTULATY KUPIECTWA POMORSKIEGO

Odbyty w dniu 8 grudnia 1934 r. Jubileuszowy Walny Zjazd Delegatów Zw. Towarzystw Kupieckich na Pomorzu w toku swych obrad nad położeniem kupiectwa pomorskiego uchwalił rezolucję, zawierającą ogólne postulaty, które poniżej podajemy. Postulaty te, jako wyrażające opinję całego kupiectwa pomorskiego, zasługują tem bardziej na uwagę, że zawarte w nich poglądy nie są odosobnione, lecz w zasadniczych zarysach są wyrazem opinji polskiego kupiectwa wogóle.

Analizując sytuację handlu pomorskiego, Zjazd stwierdza, że rok 1934 wykazuje w porównaniu z latami poprzedniemi pewne zahamowanie dotąd stale pogłębiającej się depresji. Oznaki te uwidaczniają się przedewszystkiem w przemyśle, ale nie przybrały one tak silnego wyrazu, ażeby sprowadzić widoczną poprawę w nader ciężkiem położeniu handlu pomorskiego. Przedewszystkiem nie odczuwa kupiectwo dotąd żadnego ożywienia z odcinka rolniczego, na którym ustawy oddłużeniowe nie zdołały jeszcze wydać rezultatów.

Ustawy oddłużeniowe dla rolnictwa wita zjazd z wielkiem zadowoleniem, jako postawienie na nogi najważniejszego konsumenta, nie może jednak nie zwrócić uwagi na skutki, jakie jednostronne oddłużenie będzie miało w stosunku do kupiectwa, będącego również wierzycielem rolnika. Kupiectwo bez asekuracji drugostronnej musi popaść w poważny konflikt z własnymi wierzycielami. Upłynnienie wierzytelności rolniczych kupca winno zatem być jaknajprędzej rozwiązane.

4-letni kryzys zniszczył w handlu ogromne wartości i wywołał, jako objaw, rozproszkowanie i rozdrobnienie warsztatów, których odporność finansowa osłabła. Przywrócenie siły finansowej kupca leży przedewszystkiem w interesie Skarbu Państwa i prawidłowego funkcjonowania aparatu rozdzielczego, w którym kupiec winien nadal zajmować dominującą rolę. Handel nie oczekuje w dziale odbudowy żadnej pomocy materjalnej ze strony Skarbu Państwa, a jedynie warunków, sprzyjających pracy kupca i pozwalających mu na odbudowę zniszczonych kapitałów obrotowych. Zagadnienie to jest wielkiej wagi z powodu potrzeby kapitalizacji wewnętrznej. Sprzyjające te warunki upatruje kupiectwo w pomyślnem rozwiązaniu następujących spraw generalnych:

1. zupełne scalenie podatku przemysłowego,
2. rozłożenie na długoletnie spłaty starych zadłużeń kupca w bankach państwowych i prywatnych przy niskiej stopie podobnie jak w rolnictwie,
3. znaczne i natychmiastowe obniżenie stopy dyskontowej bieżących kredytów w bankach państwowych i prywatnych,
4. gruntowna reforma podatku od nieruchomości w dostosowaniu do obniżonych wartości nieruchomości,
5. dalsza reforma świadczeń socjalnych przez poważne obniżenie stawek i uproszczenie manipulacji,
6. uznanie potrzeby rentowności warsztatów kupieckich i narastanie nowych kapitałów obrotowych, jako pomyślny

objaw kapitalizacji wewnętrznej i uzdrowienie handlu. Godziwy zysk kupca winien być dlatego otoczony opieką Państwa, gdyż zdrowy handel oznacza zdrowy skarb. Przy wszelkiego rodzaju obciążeniach i zarządzeniach ten wzgląd na rentowność handlu winien znaleźć odpowiedni wyraz.

ISTOTA I RODZAJE UMOWY O PRZEWÓZ MORSKI

Główną instytucją prawną w morskiej żegludze handlowej jest umowa o przewóz ładunku (charter, affrètement, Frachtvertrag). Należność za uskutecznienie przewozu ładunku czyli przewoźne nazwano w nomenklaturze międzynarodowej „frachtem“ (freight, fret, Fracht). „Le prix du transport des marchandises par mer porte le nom traditionel de fret“ (Ripert, Droit maritime, wydanie 1922, t. II, str. 481). W obrocie morskim słowo fracht oznacza zatem należność za przewóz, podczas gdy w przewozie lądowym jest ono używane często w znaczeniu ładunku. Kontrahentami umowy o przewóz są wysyłający (Charterer, Freighter, Affrèteur, Noleggiatore, Befrachter) i przewoźnik (shipowner, fréteur, locatore, noleggiante, Verfrachter). Zasadniczo niezależnie od umowy o przewóz sprawuje swoje czynności załadowca (shipper, chargeur, caricatore, Ablader). Jego zadaniem jest wykonać wszystkie czynności, związane z dostarczeniem ładunku na statek. Może on być zastępcą wysyłającego i działać w jego imieniu, lecz może on także — i to jest regułą — nawiązywać samoistny stosunek prawny z przewoźnikiem jako spedytor. Samoistny stosunek nawiązuje on zwłaszcza wtedy, jeżeli otrzymuje od armatora względnie kapitana konosament wystawiony na zlecenie. Na mocy tego dokumentu nabywa on, niezależnie od umowy przewozowej, zawartej z wysyłającym, prawo do otrzymania ładunku w porcie przeznaczenia. Jego prawo do odbioru ładunku trwa, dopóki jest on w posiadaniu wszystkich egzemplarzy konosamentu. Może się zdarzyć, że wysyłający i załadowca są w jednej osobie, zwykle jednak załadowca jest odrębną osobą i z reguły działa wtedy na zewnątrz w zakresie załadowania ładunku na statek w imieniu własnem. Wewnętrzny stosunek pomiędzy wysyłającym i załadowcą działającym w imieniu własnem może opierać się na różnych tytułach prawnych, w szczególności umowie ekspedycji. Poza osobą bezpośrednio zainteresowaną przewożonym ładunkiem jest uprawniony odbiorca ładunku (Consignee, réceveur, receptionnaire, la persona cui é diritta la spedizione, recivetore, Empfänger), który faktycznie *odbiera* ładunek w porcie przeznaczenia. Stoi on także zasadniczo poza umową o przewóz, gdyż nie jest kontrahentem tej umowy. Jego legitymacja do odbioru wynika albo z czarterpartji, jeżeli ona go wymienia jako upoważnionego do odbioru, albo, co stanowi regułę, z konosamentu. Odbiorcę w tem znaczeniu należy odróżnić od osoby, która według czarterpartji albo konosamentu *ma odebrać* dopiero w przyszłości ładunek, czyli t. zw. destynatarjusza (destinataire). Przy konosamencie imiennym destynatarjusz jest zgóry znany, natomiast w konosamencie na zlecenie jest on tak długo nieznany, dopóki się po odbiór ładunku ze statku nie zgłosi i swej legitymacji do odbioru nie wykaże.

Osoba, która zawiera z przewoźnikiem umowę o zaczarterowanie statku, nazywa się czarterer (Charterer). Istotną cechą zaczarterowania statku jest umowne przeznaczenie do przewozu całej lub częściowej przestrzeni statku. Natomiast przy umowie o przewóz drobnicy moment przeznaczenia do przewozu przestrzeni statku odpada.[1])

Specyficzną odmianą umowy o zaczarterowaniu statku jest t. zw. time - charter tj. umowa o zaczarterowaniu całego statku na pewien okres czasu. W tym przypadku osoba zawierająca umowę z przewoźnikiem (armatorem) nie staje się przedsiębiorcą żeglug. w rozumieniu § 511 kod. handl. niem. („Ausrüster“),[2]) gdyż armator zaczarterowanego statku zatrzymuje w swych rękach eksploatację i kierownictwo statku. Time - charter nie obejmuje kajuty kapitana.

Charakter umowy o przewóz ładunku nie da się podciągnąć pod jedną z typowych umów, unormowanych w prawie cywilnem. Według opinji, która ostatnio stała się powszechną, przeważa w tej umowie we wszystkich przypadkach charakter umowy o dzieło (locatio conductio operis), przewoźnik bowiem obowiązuje się do wykonania przewozu do portu przeznaczenia czyli zrealizowania ściśle określonego zadania.[3]) O najmie rzeczy (Sachmiete, Schiffsmiete) w ścisłem znaczeniu może w odniesieniu do statku być mowa tylko wtedy, jeżeli ktoś wynajmie statek dla swego użytku z prawem dysponowania statkiem i eksploato-

[1]) Przy umowach o przewóz drobnicy nie wystawia się z reguły żadnego dokumentu, stwierdzającego umowę, gdyż przewóz odbywa się na podstawie stałych taryf. Konosament dotyczący drobnicy nie jest dokumentem, stwierdzającym umowę, zaświadcza bowiem tylko załadowanie ładunku na statek i zawiera legitymację do odbioru. Szereg przepisów Khn. dotyczących umowy o przewóz ładunku np. o czasie załadowania, postojowem, frachcie stosunkowym (Distanzfracht) nie mają zastosowania do umowy o przewóz drobnicy.

[2]) „Ausrüster“ oznacza armatora, eksploatującego obcy statek.

[3]) „Armateur s'engage a accomplir pour le compte d'autrui une tache determinć. La nature de contrat est une entreprise de transport“ (Ripert, Droit Maritime, 1922, tom II str. 282).

wania go na własny rachunek. Przykładem takiego najmu jest wynajęcie statku obcego, celem prowadzenia eksploatacji statku na własny rachunek („Ausrüster", § 511 Khn).

Przy zaczarterowaniu statku możliwe jest, że wysyłający, który zawiera z armatorem umowę o przewóz, czyli t. zw. czarterer zawrze w odniesieniu do pewnej przestrzeni statku, przeznaczonej w umowie do przewozu, z postronną osobą dalszą umowę o przewóz ładunku, w szczególności drobnicy. Zachodzi wtedy umowa, zwana sousaffrètement, Unterfrachtvertrag, którą, nie odbiegając od międzynarodowej nomenklatury, możnaby nazwać podfrachtowaniem. In dubio umowa taka jest dopuszczalna, o ile przez nią dotychczasowa sytuacja armatora jako przewoźnika, wynikająca z zawartej z nim umowy o zaczarterowanie statku, nie pogarsza się. W przypadku podfrachtowania armator z chwilą przyjęcia przez kapitana ładunku do przewozu odpowiada całym swym majątkiem morskim (statkiem i frachtem) za integralność przyjętego ładunku tudzież za przewóz ładunku (§ 662 Khn).

Cechy umowy o przewóz może posiadać umowa o holowanie statku (Schleppvertrag, contrat de remorquage, towage), w której przewoźnik obowiązuje się holować swym statkiem inny statek, barkę lub prom, bądź załadowane bądź próżne, mianowicie wtedy, gdy przedmiot holowany jest oddany pod całkowitą opiekę i kierownictwo armatora statku holującego względnie jego zastępcy, kapitana. W innych przypadkach holowania odnośna umowa może mieć charakter umowy o świadczenie usług, w szczególności umowy o dzieło. Ma to miejsce wtedy, jeżeli statek holujący i holowany zachowują każdy swe kierownictwo. Dawniejszą teorję, wedle której statek holujący i statek holowany tworzą ze swemi załogami, o ile chodzi o odpowiedzialność wobec osób trzecich, zawsze jedną całość, nowsza judykatura porzuciła, i to słusznie, gdyż w niektórych przypadkach nie odpowiada ta teorja sytuacji prawnej, w której obydwa statki się znajdują. Przy umowie o holowanie stosunek jednego i drugiego statku do osób trzecich, szczególnie, gdy chodzi o szkody wyrządzone wskutek zderzania się ze statkiem postronnym, należy zasadniczo rozpatrywać oddzielnie. Jedynie w tych przypadkach, gdy statek holujący służy większemu statkowi, którego holuje, wyłącznie jako mechaniczna siła popędowa, przyczem statek holowany wykonuje kierownictwo całej akcji holowniczej, statek holowany wraz z holującym można uważać, w stosunku do osób trzecich, zwłaszcza przy kolizjach statku, jako jeden statek, do którego należy kierować pretensje odszkodowaniowe.

Do zawarcia umowy o przewóz ładunku nie jest wymagana specjalna forma, lecz wystarczy ustne porozumienie. Jednakże przy zaczarterowaniu statku mogą strony według § 557 Khn żądać sporządzenia umowy na piśmie w postaci t. zw. czarterpartji (charter party, charte partie[4]). Dokument ten wystawia się z reguły przy zaczarterowaniu całego statku, w innych zaś przypadkach interesowani ograniczają się do wystawienia konosamentu. Czarterpartja zawiera szczegółowe postanowienia o przewozie ładunku, zapewnienia ze strony przewoźnika dotyczące samego statku, np. zapewnienia co do narodowości, szybkości, głębokości zanurzenia, klasyfikacji, nośności statku (dead-weight) etc. oraz specjalne klauzule, w szczególności dotyczące zwolnienia przewoźnika od odpowiedzialności za niektóre rodzaje utraty i uszkodzenia ładunku.

Ważność postanowień czarterpartji ocenia się zasadniczo według prawa miejsca jej wystawienia, a wydanie ładunku według prawa portu przeznaczenia ładunku. Jak w każdej umowie, tak i czarterpartji mogą strony umówić się jakiemu prawu ma ich stosunek umowny podlegać. Z samej okoliczności zredagowania dokumentu w takim lub innym języku nie wynika, że ma mieć zastosowanie prawo tego kraju, w którego języku dokument sporządzono. Zastosowanie do umowy o przewóz ładunku prawa jakiegoś kraju może wynikać z pewnych konkretnych okoliczności, towarzyszących zawarciu umowy, które wskazują na domniemaną wolę strony. Zwykle jednak strony umieszczają odpowiednią klauzulę jak np: „any question arising under this charter to be settled according to English law" albo „contrat, wherever made, to be construed by English law".

Prawa, wynikające z czarterpartji, mogą być przez jedną i drugą stronę przelewane na osobę trzecią. Zauważa się, że czarterpartja nie jest papierem wartościowym i nie może być wystawiona na zlecenie jak konosament, lecz jest tylko dokumentem dowodowym i nie może być tem samem zbywaną przez indos.

Do postanowień ogólnej natury należy w czarterpartji często zachodząca klauzula arbitrażowa, według której spory, wynikające z czarterpartji, podlegają rozstrzygnięciu w drodze arbitrażu, pozatem przy za-

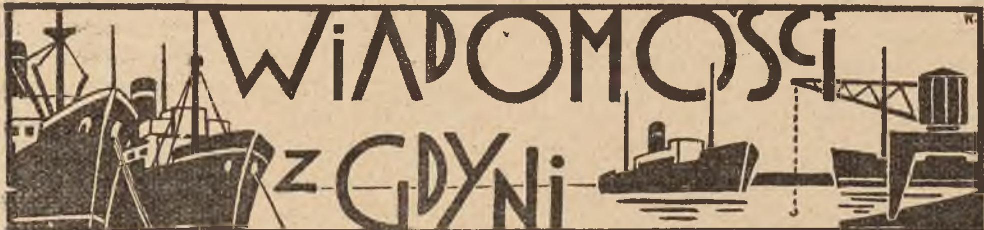
---

[4]) pochodzi od łacińskiego wyrazu carta partita. Dawniej panował zwyczaj, że dokument stwierdzający umowę o przewóz ładunku po podpisaniu go przez strony dzielono na dwie części, z których jedną otrzymywał kapitan statku, a drugą wysyłający. Druga połowa służyła jako legitymacja do odbioru ładunku w porcie przeznaczenia. Autor używa wyrazu czarterpartja, zbliżając się językowo do ang. wyrazu charter - party. Używany w niektórych pracach wyraz certe - partja wobec pierwowzoru carta partita nie da się uzasadnić. Zresztą przymiotnik certus (certa, certum) oznacza w języku łacińskim zupełnie co innego, niż słowo carta.

[5]) Czarterpartje spisywane są zwykle w języku angielskim, tak samo konosamenty.

czarterowaniu całego statku na pewien okres (time charter) t. zw. klauzula bunkrowa, w myśl której koszty węgla, zużytego przez statek podczas trwania umowy, ponosi czarterer. Do ogólnych klauzul czarterpartji należy także klauzula, w myśl której przewoźnik w stosunku do wysyłającego nie jest obowiązany do podstawienia statku w porcie załadowania jaknajbliżej do nabrzeża portowego, jeżeli nie jest to możliwe wskutek zachodzących przeszkód, np. płytkości wody. Klauzula ta nakłada koszty użycia t. zw. lichtug (barek pomocniczych), potrzebnych do naładowania ładunku na statek lub wyładowania na wysyłającego. W angielskich czarterpartjach brzmi odnośne postanowienie: „to proced to the port near thereunto, as she may safely get always afloat", lub podobnie.

Dr. Władysław Sowiński.



ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W LISTOPADZIE 1934.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego *w listopadzie br.*, osiągnęły nienotowaną dotychczas liczbę: *685.349 t.* Obroty listopadowe stanowią dotychczasowy *rekord* pracy portu gdyńskiego.

W porównaniu do października rb. (627.806 t.) obroty towarowe zamorskie w listopadzie wzrosły o 57.543 t. (ca 9%). W zestawieniu natomiast z listopadem roku ubiegłego (622.785 t.) wykazują wzrost o 62.564 t. (ca 10%). Obroty listopadowe roku ubiegłego były trzecim z rzędu i ostatnim rekordem pracy portu gdyńskiego w 1933 r. Bijąc rekord obrotów 1933 r. obroty listopada b. r. stały się również dotychczas rekordowym obrotem 1934 r.

Na uzyskanie tak poważnych obrotów zamorskich złożył się przywóz: 93.319 t., oraz wywóz: 592.030 t.

Przywóz w listopadzie br. w stosunku do ubiegłego miesiąca października wzrosł o 28.200 t. (ca 43%), oraz w porównaniu do listopada ub. r. o 2.322 t. (ca 3.5%).

Wzrost przywozu w miesiącu sprawozdawczym wywołały w pierwszym rzędzie pozycje: owoce świeże — 2.339 t. (1.360 t.), owoce susz. 1.394 t. (491 t.), tytoń 478 (130 t.) śledzie 3.908 t. (3.238 t.), fosforyty 6.111 t. (brak w październiku), żywica — 703 t. (282 t.), tłuszcze i oleje roślinne — 330 t. (199 t.), asfalt — 172 t. (6 t.), piryty — 13.138 t. (6.810 t.), złom żelazny — 24.398 t. (18.880 t.) miedź — 943 t. (763 t.), maszyny, aparaty i ich części — 173 t. (88 t.), szmaty — 492 t. (400 t.), papa, tektura i papier — 632 t. (418 t.), bawełna i odpadki — 7.113 t. (6.833 t.), juta — 1.368 t. (1.122 t.), wełna i odpadki — 1.141 t. (923 t.) Spadek importu wykazują tylko pozycje: korzenie — 99 t. (163 t.), kawa, kakao i herbata — 732 t. (1.168 t.), napoje alkoholowe pr. wina — 12 t. (209 t.), tłuszcze zwierzęce surowe — 1.337 t. (1.430 t.), nasiona oleiste różne — 3.563 t. (3.770 t.), oleje — 71 t. (139 t.), kauczuk — 383 t. (439 t.), garbniki — 476 t. (2.713 t.), rudy żelazne — 193 t. (2.174 t.), metale różne — 126 t. (192 t.), celuloza — 427 t. (679 t.)

Wywóz w miesiącu sprawozdawczym wyniósł 592.030 t. wobec 562.687 t. w październiku rb. oraz 531.788 t. w listopadzie 1933 r. W porównaniu z ubiegłym miesiącem wywóz w listopadzie wzrósł o 29.343 t. (ca 5%), oraz w stosunku do listopada ub. r. wzrósł o 60.242 t. (ca 11,5%).

Wzrost wywozu wywołały przedewszystkiem pozycje: węgla eksportowego — 494.735 t. (482.623 t.), węgla bunkrowego — 19.300 t. (13.363 t.), szyn kolejowych — 6.842 t. (2.356 t.), cukru — 13.343 t. (2.069 t.), zboża (żyta) — 386 t. (210 t.), bekonów — 2.278 t. (1.796 t.), wędlin — 206 t. (171 t.), ptactwa bitego — 339 t. (248 t.), masła — 49 t. (brak w październiku), makuchów — 1.850 t. (1.515 t.), mebli giętych — 338 t. (263 t.), papy, tektury i papieru — 963 t. (103 t.) i bawełny — 227 t. (64 t.)

Pewien spadek wykazują na wywozie w miesiącu sprawozdawczym pozycje: mąka ryżowa i pastewna — 493 t. (640 t.), ziemniaki — 76 t. (1.613 t.), sól — 20 t. (203 t.), jaja — 1.084 t. (1.311 t.), skóry — 38 t. (39 t.), deski i łaty — 8.242 t. (11.322 t.), wyroby z drzewa — 131 t. (238 t.), koks — 13.356 t. (20.402 t.), nawozy azotowe — 2.033 t. (2.910 t.), biel cynkowa — 118 t. (182 t.), metale różne — 2.032 t. (4.314 t.), rury żeliwne — 739 t. (1.266 t.), wyroby żelazne i stalowe — 2.411 t. (3.396 t.), cynk — 1.067 t. (1.163 t.), blacha cynkowa — 336 t. (336 t.), celuloza — 924 t. (1.283 t.) i materjały i wyroby włókniste — 449 t. (521 t.) W eksporcie listopadowym brak również po-

dobnie jak w październiku rb. pozycyj bali i słupów.

Zamorski obrót towarowy w listopadzie br. ilustruje szczegółowo następujące zestawienie:

Import (tony)

	listopad 1934 r.	listopad 1933 r.	Od początku roku 1934 stycz.-list.	Od początku roku 1933 stycz.-list.
ryż surowy	117	34	44.930	33.797
owoce świeże	2.559	2.913	20.423	21.212
owoce suszone	1.594	1.399	3.306	4.757
orzechy i migdały	214	1.366	658	2.336
korzenie	99	213	1.040	833
kawa, kakao herbata	732	1.081	9.018	13.280
tytoń	478	160	3.812	4.603
napoje alkoholowe prócz wina	12	82	331	630
śledzie	3.908	3.442	21.796	18.233
fosforyty	6.111	11.187	49.603	33.739
żużle Thomasa	—	—	40.909	44.997
sadze	33	183	571	1.093
tłuszcze zwierz. sur.	1.357	2.476	11.948	11.309
skóry	2.916	2.203	28.408	14.296
nasiona oleiste różne	3.363	4.069	76.559	42.746
oleje	71	144	1.240	1.599
żywica	703	358	4.400	4.368
kauczuk	385	524	7.817	3.216
wyroby gumowe	17	14	713	541
tłuszcze i oleje rośl.	330	131	3.109	1.261
asfalt	172	1	1.685	1.745
garbniki	476	1.278	11.609	9.247
farby	37	7	258	414
ruda żelazna	193	80	21.461	23.454
piryty	13.138	5.759	66.377	40.074
złom żelazny	24.598	33.611	279.277	302.868
miedź	945	1.139	8.721	6.171
cyna	36	3	182	140
cynk	3	—	160	21
metale różne	126	295	3.631	1.362
wyr. żel. i stalowe	604	110	3.030	1.663
masz. apar. i ich części	173	285	2.087	1.185
samochody, motocykle i ich części	20	31	386	595
szmaty	492	411	6.185	3.001
celuloza	427	506	6.310	5.623
papa, tektura i papier	652	665	8.824	7.161
bawełna i odpadki	7.115	7.669[1])	75.676	[1])69.367
juta	1.368	1.619	11.074	10.957
len, konopie, sizal itp.	68	51	1.136	1.134
wełna i odpadki	1.141	1.234[2])	17.097	[2])13.914
różne	12.334	1.459	40.391	13.700
Razem	**93.319**	**90.997**	**900.149**	**799.256**

1) w 1933 r. — pozycja ta zawiera wyłącznie bawełnę.

2) w 1933 r. — pozycja ta zawiera wyłącznie wełnę.

Eksport (tony)

	listopad 1934 r.	listopad 1933 r.	Od początku roku 1934 stycz.-list.	Od początku roku 1933 stycz.-list.
zboże (żyto)	586	—	796	—
ryż	—	368	2.176	2.670
mąka ryż. i past.	495	505	5.432	6.233
ziemniaki	76	1)*	2.359	1)*
cukier	15.343	6.854	92.340	87.500
napoje alkoholowe	15	94	180	1.489
sól	20	332	1.854	3.540
bekony	2.278	2.851	22.322	36.269
wędliny	206	375	2.402	4.249
ptactwo bite	359	302	1.426	886
masło	49	2)*	2.712	2)*
jaja	1.084	1.254	15.894	11.336
makuchy	1.850	1.449	21.268	15.112
melasa	—	—	8.730	12
kości i mączka kostna	3)*	152	3)*	1.016
skóry	38	5	437	659
deski i łaty	8.242	14.235	187.569	226.056
bale i słupy	—	—	4.272	10.369
karbid	192	107	1.507	922
wyroby z drzewa	151	49	4.766	1.010
klepki	71	72	891	890
dykty	398	502	6.076	2.271
meble gięte	338	126	2.540	1.293
wyroby koszykarskie	23	39	356	241
węgiel eksportowy	494.733	454.974	4.682.755	4.025.343
węgiel bunkrowy	19.300	18.934	180.875	169.507
koks	13.356	10.340	168.364	53.964
brykiety	4)*	—	4)*	100
materjały pędne	—	—	—	8.480
saletra	2	5)*	1.657	5)*
sól potasowa	6)*	2.565	6)*	7.171
nawozy azotowe	2.035	4.823	21.649	20.946
soda	831	660	7.780	2.492
salmiak	46	13	300	81
bisulfat sodu	7)*	—	7)*	290
biel cynkowa	118	139	2.026	927
szyny kolejowe	6.842	1.546	43.165	24.169
metale różne	2.032	8)*	13.852	8)*
rury żeliwne	759	9)*	7.066	9)*
wyroby żel. i stalowe	2.411	373	21.173	2.936
żelazo surowe	10)*	—	10)*	2.046
cynk	1.067	1.477	8.041	10.038
blacha cynkowa	356	217	3.677	1.175
ruda manganowa	—	—	4.107	—
celuloza	924	459	6.719	3.035
papa, tektura i papier	963	866	12.358	7.695
bawełna	227	64	778	464
materjały i wyroby włókniste	449	105	5.004	2.593
różne	11.563	4.359	41.221	15.820
Razem	**592.030**	**531.788**	**5.619.332**	**4.771,275**

1)* — 10)* — pozycje te zawiera grupa różnych.

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym r. b. w porównaniu z ubiegłym m. październikiem wykazuje znaczny wzrost tak pod względem ilości, jak i pojemności statków na wejściu oraz na wyjściu. Rekordowy miesiąc obrotów portu pozostaje tu w ścisłym związku z ruchem statków, dzięki którym te poważne ilości towarów zostały przy- i wywiezione przez port gdyński. Zawinęło do portu w listopadzie r. b. 420 statków o pojemności

403.639 n. r. t., wobec 380 statków o pojemności 338.303 n. r. t. w październiku r. b. Wyszło natomiast 397 statków o pojemności 382.383 n. r. t. wobec 391 statków o pojemności 376.269 n. r. t. w ubiegłym m. październiku. W porównaniu z tym samym m. listopadem ub. roku ruch statków również wykazuje wzrost tak pod względem ilości jak i pojemności statków. Pewien nieznaczny spadek ilości statków daje się zaobserwować jedynie na wyjściu. Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w listopadzie wyniósł 961,4 n. r.t. wobec 943,4 n. r. t. w październiku rb. i 803,7 n. r. t. w listopadzie roku ubiegłego. Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie — 33. wobec 39 w październiku. Średni postój statku — 48,7 godz. Ruch statków w miesiącu listopadzie rb. ilustruje szczegółowo następujące zestawienie:

	Przyszło		Wyszło	
Bandera	ilość	n.r.t.	ilość	n.r.t.
Polska	33	37.583	34	32.159
W. M. Gdańsk	3	2.364	3	2.364
Anglja	26	31.533	24	43.270
Danja	33	31.623	31	31.859
Estonja	8	4.629	7	3.835
Finlandja	25	28.821	23	25.824
Francja	1	1.661	4	10.961
Grecja	10	29.649	3	6.251
Holandja	11	6.962	10	6.325
Japonja	—	—	1	3.405
Litwa	1	591	1	591
Niemcy	63	40.636	61	43.618
Norwegja	42	32.632	41	33.240
Panama	1	147	1	147
Rumunja	3	7.108	2	4.820
Stany Zjedn. A. P.	8	24.940	7	21.772
Szwecja	113	76.891	107	73.591
Włochy	8	21.738	11	32.497
Z. S. R. R.	1	1.969	1	1.969
Razem	**420**	**403.639**	**397**	**382.583**

Kolejność bander ukształtowała się następująco: Szwecja, Anglja, Niemcy, Polska, Norwegja, Danja, Finlandja, Włochy, Stany Zjednoczone Am. P., Grecja i t. d., wykazując pewne niekorzystne przegrupowanie Polski z 3-go miejsca (w październiku) na 4-te (w listopadzie). Niemiec z 2-go miejsca (w październiku) na 3-cie miejsce (w listopadzie) na korzyść Anglji, która po raz 1-szy w porcie gdyńskim wysunęła się na 2-gie miejsce (w listopadzie) z zajmowanego ostatnio (w październiku) 5-go miejsca. Korzystnemu przegrupowaniu uległa również Norwegja, wysuwając się z 8-go miejsca (w październiku) na 5-te miejsce (w listopadzie), na niekorzyść Danji, która zajęła obecnie 6-te miejsce, opuszczając swoje dawne 5-te (w październiku). Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian. Ogółem reprezentowane były bandery 20 państw, wobec 19 bander w październiku rb.

Ruch pasażerów wobec zbliżającej się zimy zmniejszył się nieco. Przyjechało bowiem 234 pasażerów wobec 382 pasażerów w październiku rb. W tem przyjechało: 43 osób z Anglji, 19 — Danji, 10 — Holandji, 2 — Niemiec, 168 — Stanów Zjednoczonych A. P. i 10 — Szwecji. Wyjechało zaś 434 osoby wobec 436 osób w październiku rb. W tem wyjechało: 61 osób do Anglji. 2 — Danji, 8 — Estonji i 383 — Stanów Zjednoczonych A. P.

PRACA POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W LISTOPADZIE B. R.

Statki polskiej floty handlowej przewiozły w listopadzie b. r. 92.496 ton towarów, co w porównaniu do października stanowi wzrost o 4430 ton. Z ogólnej ilości przewozów na wywóz przypadło 66.651,3 ton (w październiku — 59.936,3 ton) na przywóz 10.913 ton (w październiku — 13.427 ton) i na przewóz między obcemi portami i w tranzycie przez Gdynię 14.931.3 ton (w październiku 12.683 tony).

Statki Żeglugi Polskiej przewiozły ogółem 40.058 ton czyli o 3232 ton mniej niż w miesiącu poprzednim. Z tej ilości przewozów przypadło na linje regularne 18.596 ton i na trampy 21.462 tony, z czego wynika, iż w porównaniu z miesiącem poprzednim linje regularne wykazały wzrost przewozów o 1870 ton. natomiast trampy przewiozły o 5.102 tony mniej.

Z powyższej ilości towarów na wywóz przypadło 20.043 ton, czyli o 3833 ton mniej niż w październiku, na przywóz 8082 ton, czyli o 4436 ton mniej niż w październiku i wreszcie na przewóz między obcemi portami 11.931 ton, czyli o 5079 ton więcej niż w miesiącu poprzednim.

Przewozy na poszczególnych linjach kształtowały się w sposób następujący: na linji Rotterdamskiej przewieziono 9321 ton, co stanowi o 322 tony więcej niż w październiku, z tego przypadło na wywóz 3918 ton (mniej niż w październiku o 2216 ton) na przywóz 5257 ton (więcej niż w październiku o 2997 ton) i na przewóz między obcemi portami 146 ton (mniej niż w październiku o 259 ton). Na linji Antwerpijskiej przewieziono 4020 ton towarów (o 38 ton mniej niż w październiku) z czego na wywóz przypadło 2433 tony (więcej niż w październiku o 1019 ton). na przywóz 1192 tony (mniej niż w październiku o 1100 ton) i na przewóz między obcemi portami 395 ton (więcej niż w październiku o 22 tony). Przewozy na linji fińskiej wyniosły 3423 ton. co w porównaniu do października stanowi wzrost o 773 tony, z tej ilości na wywóz przypadło 2117 ton (więcej niż w październiku o 1389 ton), na przywóz 763 ton (mniej niż w październiku o 383 tony) i na tranzyt przez Gdynię 541 ton (mniej niż w październiku o 233 tony). Na linji Gdynia-Hamburg przewieziono razem 1832 tony (więcej niż w październiku 716 ton). z czego na

wywóz przypadło 964 tony (w październiku 232 tony) i na przywóz 868 ton (w październiku 967 ton).

Przewozy trampów Żeglugi Polskiej spadły z 26.564 ton w październiku, do 21.462 ton w listopadzie, przyczem na wywóz przypadło 10.413 ton (o 4977 ton mniej niż w październiku) i na przewóz między obcemi portami 10.849 ton, o 3349 ton więcej niż w październiku. Ładunek trampów w wywozie całkowicie stanowił węgiel, zaś w przewozie między obcemi portami 5300 ton węgla i 5549 ton rudy. Przywozu masowych towarów do Gdyni trampy Żeglugi Polskiej w miesiącu sprawozdawczym nie uskuteczniły.

Statki linji Gdynia - Ameryka odbyły w ciągu miesiąca listopada 2 podróże, jedna do Ameryki i jedna z Ameryki. Podczas podróży do Ameryki przewieziono 757 ton towarów i 121 standartów drzewa oraz 346 pasażerów i 306 worków poczty. Z Ameryki przewieziono 799 ton towarów, 162 pasażerów i 127 worków poczty. W porównaniu do miesiąca poprzedniego przywóz towarów z Ameryki wzrósł o 296 ton wywóz zaś o 458 ton i 121 standartów drzewa.

Statki Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego przewiozły w listopadzie pomiędzy Gdynią i Gdańskiem z jednej strony a Londynem i Hullem z drugiej 7185 ton towarów, czyli o 180 ton mniej niż w październiku. Z ogólnej ilości przewozów na przywóz przypadło 2032 tony, czyli o 354 tony mniej niż w październiku, z czego do Gdyni 1188 ton (w październiku 1404 tony) i do Gdańska 844 tony (w październiku 982 tony); wywóz wyniósł 5153 ton, (więcej niż w październiku o 184 tony), z czego z Gdyni 2932 tony (więcej niż w październiku o 10 ton i z Gdańska 2221 ton. (więcej niż w październiku o 174 tony). Z poszczególnych artykułów wywozu z Gdyni bekony w dalszym ciągu wykazały wzrost z 1323 ton, w październiku, do 1572 ton w listopadzie, wywóz jaj spadł z 654 ton w październiku do 521 ton w listopadzie; szynek w puszkach wywieziono 101 ton, drobiu — 185 ton, blachy stalowej 98 ton, manufaktury 152 tony. Naogół zwraca na siebie uwagę różnorodność towarów wywiezionych do Anglii w miesiącu sprawozdawczym, naprz. z Gdyni do Londynu wywieziono 26 gatunków towarów a do Hull — 11 gatunków, m. in. krzesła i meble z drzewa giętego oraz wyroby koszykarskie. Wywóz z Gdańska wykazuje pewien spadek w stosunku do drzewa — w październiku — 1393 tony, w listopadzie 1140 ton, zato parafiny wywieziono w listopadzie 488 ton, gdy w październiku wywóz tego artykułu stanowił 320 ton.

Ilość drobnicy, przywiezionej do Gdyni i Gdańska wyniosła 2032 tony (w październiku 2386 ton) z czego na Gdynię przypadło 1188 ton (w październiku 1404 ton) i to z Londynu 655 ton i z Hull 533 ton; do Gdańska przywieziono drobnicy 844 tony (w październiku 982 tony) w tem z Londynu 310 ton i z Hull 534 tony.

4 statki Towarzystwa Polskarob odbyły w listopadzie 16 podróży, o 3 podróże więcej niż w październiku, wywożąc z Gdyni 40.696,5 ton węgla (w październiku 30.758 ton) i przewożąc między obcemi portami 3000,5 ton — (w październiku 5781 ton); ogółem więcej przewozy statków Polskarob wyniosły 43.697 ton (w październiku — 36.539 ton). Z powyższej ilości węgla wywieziono do Szwecji 34.561,5 ton (w październiku — 16.231,5 ton), do Holandji 3135 ton (w październiku — 0) i do Norwegji — 3000 ton (w październiku — 6310 ton). Pomiędzy Methil a Sönderberg przewieziono w 1 podróży 3000.5 ton węgla. Statki Polskarob w miesiącu sprawozdawczym zawinęły do następujących portów: Slite, Norrköping (3 razy), Gefle (2 razy), Limhamu, Oxelösund, Landskronu, Göteborg (3 razy), Hallstavik, Amsterdamu, Tofte i z Methil do Sönderberg.

RUCH BUDOWLANY W GDYNI W LISTOPADZIE 1934 R.

Według informacji Referatu Statystycznego Komisarjatu Rządu w Gdyni, ruch budowlany w Gdyni przedstawia się następująco:

Komisarjat Rządu wydał zezwoleń na budowę — 79, gdy w październiku wydano pozwoleń na budowę 34, a w listopadzie 1933 wydano pozwoleń na budowę 6.

W okresie listopada rozpoczęto budowli 17, gdy w październiku rozpoczęto budynków 23, a w listopadzie 1933 roku — 9, z tego stałych 15 i prowizorycznych 2. Z ogólnej liczby budynków rozpoczętych, to 15 mieszkalnych i 2 przemysłowe. Budynków mieszkalnych będzie 13 murowanych i 2 drewniane, przemysłowe 2 murowane. Kubatura budynków rozpoczętych wynosić ma 20.360 m³, z tego na budynki mieszk. przypada 20.053 m³. W rozpoczętych domach będzie 42 mieszkania o 148 izbach mieszkalnych, izb mieszkalnych ma być 52.

Według złożonych w Komisarjacie Rządu kosztorysów, koszt budowy wynieść ma 575.300 zł co dla budynków murowanych wytwarza przeciętną cenę za 1 m³ złotych 28,5.

W tymże okresie zakończono budynków 26, gdy w październiku zakończono budynków 21, a w listopadzie 1933 r. — 40. Z pośród zakończonych budynków wszystkie są stałe mieszkalne, murowane. Ogólna kubatura wynosi 41.388 m³. Ogółem oddano do użytku 97 mieszkań o 347 izbach mieszkalnych i 126 niemieszkalnych. Koszt budowy według kosztorysów wynosił 1.226.000 złotych, to jest przeciętnie po 30 złotych za 1 m³.

URUCHOMIENIE NOWEGO ODDZIAŁU URZĘDU CELNEGO W GDYNI.

W dniu 10 grudnia br. uruchomiony został Oddział Urzędu Celnego w Porcie na Molo Pasażerskiem w budynku firmy Warta.

Oddział powyższy działa na terenie: basenu węglowego (część północna), kanału wejściowego i części basenu im. Marszałka Piłsudskiego, należy tu zatem Molo Pasażerskie oraz nabrzeża: duńskie (pozostała część od urządzeń „Skarbopol" wyjąwszy), holenderskie, belgijskie, francuskie, portowe, pilotowe i część polskiego, mianowicie do magazynu „Cukroport" włącznie.

Oddział posługuje się telefonem nr. 17-67.

REKORDOWA PODRÓŻ PALERMO — GDYNIA.

Parowiec włoski Fior di Mandorlo w swej pierwszej podróży linjowej z portów italskich do Gdyni ustanowił rekord, przebywając przestrzeń Palermo — Gdynia w 9 i pół dniach. Godne jest uwagi, że rekord ustalony został nie dzięki zdobyczom techniki, lecz w wyniku zaprowadzenia linji bezpośredniej komunikacji Italja — Gdynia, której brak niezmiernie przedłużał transport niektórych towarów.



PRZEBUDOWA MOTOROWCÓW NA TURBINOWCE I ODWROTNIE.

W ostatnich dwu latach zaznaczyła się jaskrawo tendencja zwiększania szybkości statków linjowych na dalekich linjach, przyczem, prócz przebudowy kadłubów okrętów, zwłaszcza nadawania im „maierowskiego" dziobu oraz racjonalnej śruby zaczęto zastępować na szeregu statków motory główne spalinowe — parowemi maszynami turbinowemi i odwrotnie wbudowywać motorowe istniejące na linji Europa — Ameryka Powet turbinowych. Tak odmienna taktyka w celu uzyskania większej szybkości wymaga komentarza:

Turbina zwyciężyła, przynajmniej na statkach długodystansowych, — na odcinkach szybkości ponad 22—23 węzły. Najszybsze motorowce „Venus" na linji Bergen — Newcastle i „Prince Baudouin" na linji Ostende — Dover nie są długodystansowcami. To też instniejące na linji Europa — Ameryka Południowa motorowce wyrzucają motory i stawiają turbiny, chcąc przejść z szybkości 17 — 19 węzłowej na 22 — 24 węzły. To samo się wkrótce zaznaczy na linji Europa — Daleki Wschód, dokąd przesunięto na razie motorowce (Italja), ażeby torować drogę jeszcze szybszym turbinowcom.

Natomiast tam gdzie się przechodzi z szybkości 13 — 15 węzłowej na szybkość 16 — 20 węzłową odbywa się zamiana tłokowców i turbinowych parowców na motorowce. Widzimy ten proces, zaznaczony już od szeregu lat, na licznych linjach: szwedzkich, duńskich, holenderskich, francuskich i innych.

Wynikiem tego procesu, który ma nie tylko podłoże rywalizacji o szybkość, lecz i głębokie podstawy ekonomiczne — o oszczędność przy równej szybkości, będzie prawdopodobnie ustalenie standardowych typów: motorowego dla 18 — 20 węzłowej szybkości i turbinowego dla 22 — 25 węzłowej i wyżej, co już zresztą wyraźnie się zaznaczyło. Jak jeden tak i drugi typ może się rozwijać z zastosowaniem przekładni elektrycznej (statki turboelektryczne i diesloelektryczne) co również się zaznacza w rzeczywistości, zależnie od warunków i wymagań specjalnych.

HOLANDJA BĘDZIE BUDOWAĆ TRANSATLANTYK.

Holland America Lijn ze swym jedynym turbinowcem „Statendam", który wobec znacznego postępu w technice i wskutek rywalizacji linij transatlantyckich zdążył w ośmiu latach bardzo poważnie się zdeklasować ubiega się o uzyskanie subwencji rządu na budowę „drugiego Statendamu", przy licznych przychylnych komentarzach prasy holenderskiej. Sprawa już jest ostatecznie zdecydowana: statek budowany będzie, ale z wynurzeń rządowych wynika, że Holandja zatrzyma się na umiarkowanej szybkości i liczyć będzie na pasażerów nie wymagających skrajnej szybkości kosztem wygórowanej ceny biletu. O zamówienie ubiegają się stocznie: Blom i Voss w Hamburgu i Harland i Wolff w Belfaście. Ta ostatnia stocznia zbudowała „Statendam".

LINJA DECENTRALIZACYJNA W NIEMIECKIEJ MARYNARCE HANDLOW.

W stanowczych i ostrych słowach minister komunikacji Niemiec potępił w publi-

kacji urzędowej z 11 grudnia „mamutowe koncerny w żegludze morskiej", które są mniej zdolnemi przeciwstawić się trudnościom kryzysowym aniżeli przedsiębiorstwa średniej wielkości lub mniejsze. Rząd solidaryzuje się z opinją, że koncern Hapag-Lloyd, który w r. 1933 jeszcze posiadał 70% tonażu niemieckiego musi zostać zmniejszony do rozmiarów wygodnych dla administrowania i wydzielić w tym celu ze siebie te przedsiębiorstwa i filje, które przyłączył był do siebie dopiero w ciągu lat ostatnich. Poglądy rządu podzielają burmistrzowie miast Hamburga i Bremy, którzy widzą rozwiązanie w rozczepieniu tych koncernów na szereg mniejszych przedsiębiorstw opartych o stare hanzeatyckie centra żeglugowe w Hamburgu i Bremie. Linja północnego Atlantyku ma być wydzielona w osobne przedsiębiorstwo wewnątrz koncernu Hapag-Lloyd.

Inaczej ma się sprawa z linjami prowadzącemi do wschodniego wybrzeża Ameryki Południowej i do Afryki. Te mają zostać całkowicie wydzielone z wielkiego koncernu. Sprawa już jest całkowicie opracowana i wyznaczone są warunki wydzielenia tych linij. Niezależnemi prywatnemi przedsiębiorstwami staną się (nanowo): Hamburg London Linje wraca do Kirstena, Hamburg-Rhein Linie, Svenska Line i Ippen Linie. — Również proces wchłaniania Argo Reedesrei A. G. i Mathies Reederei A. G. przez Norddeutscher Lloyd zostanie powstrzymany i przedsiębiorstwa zachowają samodzielność.

LINJA RED STAR LINE ANTWERPJA — NEW YORK ZWINIĘTA.

Z dniem 1 stycznia Red Star Line, utrzymująca komunikację Antwerpja — New York zostaje całkowicie zwinięta. Cie Maritime Belge i Black Diamond Steamship Corp. wspólnie wypełniają wytworzoną lukę, organizując w nowym roku 10-dniowe odjazdy zamiast dotychczasowych 15-dniowych.

REORGANIZACJA SZWEDZKIEGO PILOTAŻU.

Rząd szwedzki projektuje gruntowną reorganizację pilotażu. Podstawą tej reorganizacji ma być zwolnienie od przymusowego pilotażu statków o pojemności poniżej 100 ton. Zarządzenie to pozwoli znieść 18 z pośród 95 istniejących stacyj pilotowych. Również wycofane będą 4 statki latarniowe.

Wiadomości celne, importowe i eksportowe

OPŁATY CELNE PRZY IMPORCIE TOWARÓW STATKAMI SZWEDZKIEMI W PORTUGALJI.

W dniu 19 października podpisana została w Lizbonie deklaracja portugalsko-szwedzka w sprawie zrównania bander obu krajów, ogłoszona w „Diario do Governo" z dn. 24 bm. Nr. 250.

Obie strony przyznają sobie wzajemnie z mocą obowiązującą wstecz od dn. 15 sierpnia b. r. zrównanie bander, przyczem odnośny artykul (1) zredagowany został w deklaracji w sposób podobny jak w innych, zawartych ostatnio przez Portugalję umowach w tej sprawie. W ten sposób towary, przychodzące do Portugalji statkami szwedzkiemi, opłacać będą niepodwyższone stawki celne.

REGLAMENTACJA HANDLU ZAGRANICZNEGO W RUMUNJI.

W dn. 19 listopada podpisany został i opublikowany dekret królewski Nr. 3061/1934.

Według wspomnianego dekretu produkty kategorji I: produkty naftowe, zboża i drzewo, będą mogły być eksportowane tylko wtedy, gdy zapłata za nie będzie dokonywana w walutach wolnych. Kwoty 40%-we wartości eksportu przedstawiają 40 procent całości eksportu rumuńskiego z tem, że Ministerstwo Przemysłu i Handlu w porozumieniu z Rumuńskim Bankiem Narodowym ustali procent, który będzie zatrzymywany z eksportu do każdego kraju poszczególnie. W układach handlowych i płatniczych, które zostaną zawarte, będą mogły być wprowadzone wyjątki od tej zasady.

W myśl dalszych przepisów dekretu uważane są za zaległe płatności za towary, które zostały wprowadzone i niezapłacone do 1 listopada 1934 r. Zapłata za towary importowane w ramach nowych postanowień ma być dokonana najwyżej w ciągu 30 dni od wizy Banku Narodowego na certyfikacie importowym. Po tym terminie importer traci prawo otrzymana dewiz na zapłatę towarów importowych i będzie musiał uzyskać nowy certyfikat importowy. Zniesiono postanowienia (str. 5—6), które ustalały, że przekazywanie dewiz posiadaczom certyfikatów importowych będzie się odbywało za aprobatą wydziału Reglamentacji Handlu Zagranicznego oraz że urzędy celne będą wystawiać certyfikaty importowe na 60% wartości dokonanego eksportu.

Okólnik Ministerstwa Finansów do urzędów celnych z dn. 16 listopada, który zawiera szczegóły co do stosowania nowych zasad

reglamentacji handlu zagranicznego, został ogłoszony do dn. 27 listopada 1934 r. Okólnik ten postanawia, że Rumuński Bank Narodowy bierze na siebie inkasowanie dewiz, wynikających ze sprzedaży towarów eksportowanych, za pośrednictwem upoważnionych banków, które zbierać będą dokumenty eksportowe i przedstawiać je Bankowi Narodowemu dla kontroli i inkasa dewiz. Urzędy celne mają pozwalać na eksport tylko wtedy, gdy eksporter przedstawi kopję listu przewozowego lub konosamentu, zawierającego wizę Banku Narodowego. Przy niektórych urzędach celnych będą funkcjonowały Komisje Kontroli wartości towarów eksportowanych.

Naogół, wejście w życie nowej reglamentacji natrafia jeszcze na duże trudności praktyczne, co powoduje wielką płynność wydawanych zarządzeń wykonawczych.

Z ostatnich zarządzeń w tej dziedzinie zasługują na uwagę:

1) skontyngentowanie wszystkich nieskontyngentowanych dotychczas artykułów, których import roczny przekracza 1 miljon lei, oraz wszystkich tych artykułów, które zastępują lub mogłyby zastąpić artykuły skontyngentowane, za wyjątkiem jednak niektórych narzędzi rolniczych. Zostało skontyngentowanych w ten sposób ponad 180 pozycyj rumuńskiej taryfy celnej, tak, iż praktycznie biorąc w chwili obecnej cały import rumuński jest skontyngentowany. Dokładna lista artykułów skontyngentowanych nie została jeszcze opublikowana;

2) ustalenie zasad wyznaczania kwot kontyngentowych na r. 1935 a mianowicie:

kwoty na surowce wyniosą 80% kwot roku 1934,
kwoty za półfabrykaty 70%,
fabrykaty wielkiej konsumcji 50%,
artykuły zbyteczne 40%.

Kwalifikacja towarów pomiędzy powyższe cztery kategorje zostanie ustalona dodatkowo;

3) projekt podwyższenia opłat kontyngentowych, które służą na zasilanie funduszu premij eksportowych. P. I. E.

REGULOWANIE CEN W NIEMCZECH.

W ostatnich miesiącach ujawniła się w Niemczech zwyżka cen szeregu artykułów. Wskaźnik cen hurtowych, który w lecie 1933 roku wynosił 90, podniósł się z końcem października 1934 r. do 101,3. Biorąc szacunkowo, ¼ zwyżki przypada na wzrost cen surowców, a ¾ na wzrost cen surowców zagranicznych. Brak dewiz a ponadto niewystarczające zbiory tegoroczne powodują zarówno wzrost kosztów utrzymania, jak i wzrost cen przemysłowych, z drugiej zaś strony drożyzna towaru krajowego przy równoczesnem rozszerzeniu zbytu na rynku wewnętrznym utrudnia eksport.

Zabiegi rządu w kierunku zwalczania zwyżki cen i ich regulacji znalazły wyraz w powołaniu do życia urzędu Komisarza nadzoru cen. Komisarzem został Dr. Goerdeler. Pierwszym etapem akcji rządowej jest ogłoszone w Reichsgesetzblatt Nr. 125, część I z dnia 16. 11. br. rozporządzenie Komisarza cen z dn. 12. 11. br. w przedmiocie cen związanych i przeciwko podrożeniu pokrycia zapotrzebowania.

Rozporządzenie to ustanawia, iż związki i inne instytucje (stowarzyszenia) prawa publicznego bądź cywilnego mogą tylko, z chwilą wejścia w życie rozporządzenia, za zezwoleniem komisarza lub za zezwoleniem przez niego upoważnionej instytucji, — ustalać, umawiać lub zalecać ceny, minimalne marże za przeróbkę, minimalne marże handlowe, maksymalne rabaty, bądź minimalne dodatki, w krajowych obrotach na przedmioty najważniejszego codziennego zapotrzebowania i najważniejszych świadczeń do pokrycia codziennego zapotrzebowania.

Postanowienia powyższe dotyczą zarówno producenta i hurtownika, jak również gdy chodzi o ceny detaliczne.

Ponadto rozporządzenie zaznacza, że przejście towaru od wytwórcy do spożywcy poprzez pośrednictwa wszelkiego rodzaju, nie może być utrudnione, spóźnione bądź też powodować podrożenie towaru. O ile tego rodzaju pośrednictwo ma wystąpić, gospodarczo jednakże jest zbyteczne, niezbędne jest zezwolenie Komisarza cen dla każdego wypadku z osobna.

Postanowienia końcowe mówią o karach, jakie są przewidziane w razie naruszenia przepisów. Rozporządzenie weszło w życie w dniu ogłoszenia.

WARUNKI ZBYTU SKRZYŃ DO ALGIERU.

Skrzynie używane są w Algierze jako opakowanie do przewozu tytoniu, wina w butelkach, nowalij, oraz jako skrzyneczki do fig i daktyli; ta ostatnia forma opakowania jest standaryzowana.

Skrzynie dostarczane są konsumentom, t. j. eksporterom nowalij, wina i owoców jako niezłożone, odbiorcy sami zajmują się montażem.

W Algierze brak jest kupców wyspecjalizowanych w handlu opakowaniem drewnianem.

Na taką sytuację rynkową wpłynął fakt usunięcia przez miejscowe fabryki przed paru laty kilku fabryk francuskich, które w swoim czasie eksportowały do Algierji skrzynie i tzw. „billots“ (opakowanie w formie ściętego ostrosłupa o podstawie owalnej: dna są

pełne. a ścianki boczne z nieprzylegających deseczek). Produkcja miejscowa powodzenie swe zawdzięcza w pierwszym rzędzie kosztom robocizny tubylczej, niższym, niż we Francji.

Ponadto miejscowi producenci wprowadzili zwyczaj bezpośredniego zwracania się do odbiorcy, obywając się bez pośrednika handlowego: również ci pośrednicy, którzy sprzedawali drewniane opakowania na rachunek firm francuskich, znikli z rynku z chwilą gdy one nie potrafiły się na nim utrzymać.

Powyższe tłumaczy brak w Algierji organizacji handlowej dla tego towaru.

Miejscowe fabryki prowadzą między sobą walkę, która jednak nie może trwać długo.

Wystarczy przytoczyć, że np. za „billot" 14-to calowy, który kosztował przed rokiem frs. 2,70, płaci się obecnie frs. 1.60: skrzynia o pojemności 12 butelek 0.75 litrowych kosztuje 6—7 frs. (ceny półhurtowe i detaliczne).

Jak widać, warunki zbytu nie są pomyślne, niemniej jednak Konsulat R. P. w Algierze jest w kontakcie z firmami, które możnaby zainteresować towarem polskim.

Konsulat R. P. w Algierze.

MOŻLIWOŚCI ZBYTU CEBULI DO SZWECJI.

Import cebuli do Szwecji wyniósł w 1932 roku 4.315.283 kg. a w 1933 r. — 3.862.256 kg; pochodzi on głównie z Egiptu, Holandji, Węgier, Hiszpanji i Niemiec, w mniejszych ilościach również z Polski. Import cebuli polskiej stanowił w 1932 r. — 70.000 kg. a w 1933 r. — 32.000 kg.

Ograniczeń kontyngentowych w Szwecji niema. Istnieje jednak obowiązek przedstawiania przy imporcie świadectwa instytucji państwowej, stwierdzającego, że miejscowość, z której cebula pochodzi nie była nawiedzona przez raka ziemniaczanego. Świadectwo to musi być zawizowane przez Konsulat szwedzki.

Szwecja importuje przeważnie cebulę białą i żółtą.

Do konsumcji i wyrobu przetworów mięsnych (wędlin) używana jest cebula zwykła pochodzenia węgierskiego, holenderskiego, egipskiego i niemieckiego, o przekroju 4—5 cm. oraz cebula wielka, pochodzenia hiszpańskiego o przekroju 6 cm.

Cebulę średnią i większą importuje się w workach po 50 kg.

Ceny przedstawiają się następująco, według ostatnich notowań (wraz z opakowaniem):

Holandja — cebula żółta 50 kg fob. Amsterdam Fl. hol. 1,75

Węgry — cebula „macco" 100 kg cif Malmö kor. szw. 13,75

Egipt — cebula żółta 50 kg cif porty szwedzkie — 10.—

Węgry — sadzonka 100 kg cif Malmö koron szw. 130.—

P. I. E. posiada wykaz najpoważniejszych importerów cebuli. Zaznaczyć należy, że przywóz sadzonek i nasion niema poważniejszych widoków.

Według opinji fachowców import cebuli z Polski miałby szanse powodzenia w razie dostawy dobrego towaru. Dla transportu nadawałby się statek szwedzki „Marieholm". Koszt przewozu nie powinienby wynieść więcej niż 20 koron za 100 kg. Ceny należy ofefować, włączając koszt opakowania.

Czosnek natomiast nie interesuje importerów szwedzkich, jest on używany nie dla celów konsumcyjnych, a jedynie lekarskich.

P. I. E.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 17 DO 27 LISTOPADA 1934 R.

ARGENTYNA. Przy wywozie wełny zostały ustalone nowe normy kontroli dewizowej.

AUSTRJA. Podwyższone opłaty licencyjne od paszy przedstawiają się obecnie następująco: opłaty licencyjne na buraki pastewne, suszone, płatki buraczane, odpadki mięsne i rybne, otręby, odpadki ryżowe, za wyjątkiem wytłoczyn z winogron, plewy, wytłoczyny 3 szyl. od 100 kg, na owies, kukurydzę, jęczmień i mąkę pastewną — 4 szyl. (dot. 3 szyl.)

Z dniem 22 listopada weszły w życie zwyżki cła na surowy olej ziemny (poz. 123 i uwaga do tejże poz.), olej gazowy (124 d) w wysokości 2 kor. zł. od 100 kg. Cła na naftę, benzynę i produkty z oleju ziemnego pozostają bez zmiany.

BELGJA. Organizacje gospodarcze występują z projektem zniesienia ograniczeń kontyngentowych w zakresie importu masła oraz fajansu i porcelany.

CZECHOSŁOWACJA. Rząd czechosłowacki zamierza przeprowadzić od dnia 1. 1. 1935 dalsze ujednostajnienia przepisów w zakresie pozwoleń przywozowych i dewizowych.

Ustawa z dnia 16 listopada 1934 roku wprowadza zarządzenie, na mocy którego przy imporcie artykułów podpadających pod poz. 36 c (drzewa i krzewy) władze celne mogą żądać od importera zaświadczenia od firmy dostarczającej, że zadeklarowany w deklaracji celnej towar stanowi istotnie drzewa i krzewy. W wyżej wymienionej ustawie podany jest też wzór takiej deklaracji.

FRANCJA. Według inforacyj prasy, rząd francuski projektuje wprowadzenie czterokrotnej zwyżki cła na następujące artykuły: tłuszcze zwierzęce (poz. 30), oleomargarynę (31), ryby marynowane (47), tran rybi (51), oleje (110 A, B, 110 bis A i B): glicerynę 0196), kwas oleinowy (0217 i 0218), kwas stearynowy (0219), farby i lakiery (298 i 298 bis), rozmaite farby drukarskie (299 bis), farby olejne (308), perfumerję (311), mydło (312), świece (321), wyroby z wosku i stearyny (322), linoleum (385 i 385 bis), skóry garbowane (476 bis) i rękawiczki (484).

Dekretem z dnia 7 listopada 1934 r. skontyngentowany został import żarówek (poz. 361), z wypompowanem powietrzem o wadze jednej sztuki powyżej 15 gr, jak również żarówek wypełnionych gazem. Dla pierwszych ustalono kontyngent globalny w wysokości 137 q, dla drugich 235 q w stosunku do „autres pays". Wyczerpane zostały kontyngenty m. in. na artykuły porcelanowe dla izolacji elektrycznej (poz. 347 bis A): skóry garbowane (koźle, poz. 464 bis), obuwie domowe wszelkiego rodzaju (482 bis): łączniki do rur (367), kapelusze filcowe i pilśniowe (626, 627).

HISZPANJA: W dniu 3. 11. 34. ogłoszony został dekret Min. Przemysłu i Handlu z dnia 1. 11. 34. który upoważnił Międzyministerjalną Komisję do spraw handlu zagranicznego do ustalania kontyngentów dodatkowych dla tych państw traktatowych, które udzielą odpowiednich kompensat Hiszpanji. Dekret zaznacza, że przyznawanie kontyngentów dodatkowych uzależnione jest ściśle od potrzeby gospodarczej kraju.

W związku z nadmierną podażą na rynku hiszpańskim skrzyń zmontowanych lub nie, wydane zostało rozporządzenie ministra przemysłu i handlu, na mocy którego zniesiony został w dniu 8 listopada 1934 r. tymczasowy bezcłowy import tych towarów.

INDJE BRYTYJSKIE. Projektowaną jest zwyżka cła na przędze wełniane z 30 na 35 proc. ad valorem, dywany, koce z 30 na 50 proc. ad valorem.

INDOCHINY. Wprowadzone dekretem z dnia 30 marca i 4 czerwca 1934 r. zmiany we francuskiej taryfie celnej na ser rozszerzone zostały na Indochiny. Jednocześnie zaczęły obowiązywać w Indochinach zmienione w taryfie celnej francuskiej cła m. in. na pierniki itp. (poz. 75), macę (poz. 75), grysik (poz. 76), gluten (76 ter) i dekstrynę (319 ter).

IRLANDJA. Rozporządzeniem z dnia 10 listopada wprowadzone zostały zwyżki cła na próżne naczynia szklane z 2¾ na 3½ proc. ad val. Również dekretem z dnia 9 listopada 1934 podwyższone zostało cło na łączniki do kanalizacji, na wyroby toaletowe, kosmetyczne i perfumerję.

MALTA. Ustanowione zostały kontyngenty na okres od 7 maja do 31 grudnia 1934 r. na materjały włókiennicze w kawałkach, zawierające 50 proc. lub więcej bawełny lub sztucznego jedwabiu w wysokości 822.000 yardów dla Japonji i 50.000 yardów dla innych państw.

NIGERJA. Z dniem 22 października 1934 r. weszły w życie następujące zmiany w taryfie celnej: wprowadzoną została dodatkowa opłata celna w wysokości 10 proc. ad valorem na wszystkie importowane towary za wyjątkiem rumu, ginu i benzyny. Cło na benzynę podwyższone zostało z 8d na 10d od galona. Cło na ryby suszone podwyższone zostało z 2 na 6d od 100 lb.

NOWA ZELANDJA. Dekretem z dnia 8 października 1934 r. obniżone zostało z 9/40 do 1/20 cło dodatkowe na specjalnie niewymienione zgruba obrobione drewno dębowe.

PARAGWAJ. Dekretem z dnia 22 listopada 1934 z mocą obowiązującą od 1 grudnia 1934 r. podwyższone zostały o 50 proc. stawki celne na wszystkie towary.

RUMUNJA. — Prasa czerniowiecka zamieściła wiadomość o podwyżce kursów walut obcych na t. zw. „czarnej giełdzie", co wynika z trudności w uzyskaniu obcych walut z Rumuńskiego Banku Narodowego. W dniu 12. 11. 34 notowano w obrotach prywatnych dolar USA. — 146 lei, frank szwajcarski 46—47 lei, zło y polski — 26—27 lei.

EL SALVADOR. Rozporządzeniem z Nr. 67 ogłoszonem w Diario Official z dnia 27 sierpnia 1934 r. ustanowiona została klasyfikacja państw opłacających cło według trzech taryf tj. maksymalnej, średniej i minimalnej. Między innemi do państw opłacających stawki celne według taryfy minimalnej należy również Polska.

STANY ZJEDNOCZONE A. P. Zniesiony został system licencyjny przy obrocie dewizowym i kredytowym z zagranicą. W związku z tem przekazywanie należności zagranicę nie podlega ograniczeniom, z wyjątkiem wysyłek złota i srebra. W ten sposób straciły moc obowiązującą przepisy dekretu ze stycznia 1934 r., który miał przeciwdziałać ucieczce kapitałów.

Rząd Stanów Zjednoczonych zaprosił do rozpoczęcia rokowań handlowych rządy następujących krajów: Haiti, Kolumbji, Brazylji, Costa Rici, Gwatemali, Hondurasu, Nikaragui, Salwadoru, oraz z krajów europejskich: Szwecji, Hiszpanji, Belgji i Szwajcarji.

SZWECJA. Zakaz importu kukurydzy i innych pasz został przedłużony do 1 kwietnia 1935 r. Jednocześnie rząd, na wniosek Urzędu Zbożowego, podniósł stosunek domieszki pasz szwedzkich w zakresie kukurydzy z 70 proc. na 85 proc., a jednocześnie procent owsa szwedzkiego przy wyrobie mąki i kaszy z 70 proc. na 95 proc. na okres do końca br.

TUNIS. Wprowadzona we Francji dekretem z dnia 10 sierpnia czteroprocentowa zwyżka stawek celnych, rozszerzona została również na Tunis.

UNJA POŁUDN. - AFRYKAŃSKA. Wprowadzone zostały ulgi celne na jęczmień browarny; pozatem wydaje się specjalne zezwolenia importowe, co wynika z dającego się odczuwać braku jęczmienia. Cena piwa ma pozostać niezmieniona.

WĘGRY. Rozporządzeniem z dnia 10 listopada 1934 r. z natychmiastową mocą obowiązującą wprowadził rząd reglamentację importu jaj (poz. 27).

OBOWIĄZEK WYSYŁANIA PRZY WYWOZIE DO KANADY FAKTUR I ZAŚWIADCZEŃ WALUTOWYCH.

Przy wywozie do Kanady istnieje obowiązek przesyłania odbiorcom w Kanadzie faktury ściśle według wzoru, ustalonego przez władze celne Kanady. Nieprzesłanie przepisanej faktury (invoice) uniemożliwia kanadyjskiemu odbiorcy podjęcie towaru z komory celnej, naraża go na koszta składowego oraz wpływa niejednokrotnie ujemnie na dokonanie tranzakcji z polskimi eksporterami, szczególnie w wypadkach towaru sezonowego. Zwłoka w otrzymaniu faktury może spowodować odmowę odbioru towaru przez firmę kanadyjską, dla której towar sezonowy traci w ten sposób całkowicie swe znaczenie.

Konieczność dołączenia właściwej faktury obowiązuje również przy przesyłaniu firmom kanadyjskim próbek wyrobów obcych. Do przepisu tego eksporterzy polscy stosują się bardzo rzadko i nie przesyłają odbiorcom w Kanadzie wypełnionych kanadyjskich „invoices."

Niezależnie od faktur eksporter polski winien przesłać swemu odbiorcy w Kanadzie wraz z rachunkiem zaświadczenie walutowe według wzoru ustalonego. Wzory zaświadczeń tych oraz faktur znajdują się w Państwowym Instytucie Eksportowym. P. I. E.

Możliwości handlowe i eksportowe

Firma niemiecka zakupująca towary dla Ameryki interesuje się dostawami szkła, porcelany i wyrobów ceramicznych. P/29956/21/Ż.

Agent palestyński zajmie się przedstawicielstwem polskich firm eksportowych, produkujących cały szereg artykułów. E. 29346/4E/Ch.

Firma angielska interesuje się zakupem szklanych kloszy do lamp elektrycznych 29628/65/Sz.

Firma finlandzka interesuje się zakupem artykułów opatrunkowych (plastrów, bandaży) za wyjątkiem waty. 29312/59/Sz.

Firma norweska pragnie zakupić w Polsce obcasy gumowe, rury żeliwne i ciągnione, łączniki, mieszankę benzynowo - spirytusową oraz biel cynkową. 29779/4D/Sz.

Firma czechosłowacka interesuje się importem artykułów farmaceutycznych i kosmetycznych z Polski. P/29927/47/Z.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

Sprawy podatkowe

ULGI PRZY NABYWANIU ŚWIADECTW PRZEMYSŁOWYCH NA ROK 1935.

Na podstawie art. 39 ustawy o państwowym podatku przemysłowym (Dz. U. R. P. z z 1934 r. Nr. 76, poz. 716) Ministerstwo Skarbu zarządziło następujące ulgi przy nabywaniu świadectw przemysłowych na rok 1935.

I. Z urzędu (bez podań płatników) zezwala się prowadzić:

A. *przedsiębiorstwa handlowe* (Cz. II lit. A. taryfy stanowiącej załącznik do art. 23 ustawy) z wyłączeniem przedsiębiorstw wymienionych pod lit. B i C niniejszego okólnika:

1) na podstawie *półrocznego* (zamiast całorocznego) świadectwa przemysłowego *kategorji I handlowej* — przedsiębiorstwa wymienione w rozdz. XVI kat. I (przedsiębiorstwa kinematograficzne), o ile wysokość ustalonych obrotów za 1933 r. nie przekracza w stosunku całorocznym kwoty *200.000 zł;*

2) na podstawie *półrocznego* (zamiast całorocznego) świadectwa przemysłowego *kategorji II handlowej* — przedsiębiorstwa wymienione w rozdz. XIV kat. druga i rozdz. XVI kat. druga (apteki i kinematografy), o ile wysokość ustalonych obrotów za 1933 r. nie przekracza w stosunku całorocznym kwoty *45.000 zł;*

3) na podstawie świadectwa przemysłowego *kategorji III* (zamiast kat. II) *handlowej:*

a) przedsiębiorstwa, wymienione w rozdziale I, kategorja druga i rozdz. XII, kategorja II (handel towarowy i księgarnie), o ile wysokość obrotów ustalonych za 1933 r. nie przekracza w stosunku całorocznym kwoty *45.000 zł:*

b) przedsiębiorstwa przewozowe utrzymujące najwyżej *dwa samochody ciężarowe;*

c) przedsiębiorstwa autobusów utrzymujące najwyżej *dwa autobusy;*

4) na podstawie *jednego świadectwa przemysłowego kategorji III handlowej* — przedsiębiorstwa wymienione w rozdz. XII (księgarnie) wraz z uboczną sprzedażą materjałów piśmiennych, o ile łączny obrót tych przedsiębiorstw za 1933 r. nie przekracza w stosunku całorocznym kwoty *45.000 zł:*

5) na podstawie świadectwa przemysłowego *kategorji IV* (zamiast kat. III) handlowej;

przedsiębiorstwa wymienione w rozdz. I (handel towarowy), VIII (sale bilardowe), XI (pensjonaty), XII (księgarnie), XIII (zakłady lecznicze), XVI (kinematografy), XVII (przedsiębiorstwa teatralne itp.), XIX (wrotniska i ślizgawki), oraz XXI (wydawnictwa utworów drukowanych) — o ile wysokość obrotów ustalonych za 1933 r. nie przekracza w stosunku całorocznym kwoty 15.000 zł:

6) na podstawie *półrocznego* świadectwa przemysłowego *kategorji IV handlowej* — przedsiębiorstwa, wymienione w p. 5, których wysokość obrotów ustalonych za 1933 r. nie przekracza w stosunku całorocznym kwoty 4.000 zł;

7) na podstawie *półrocznego świadectwa przemysłowego kategorji IV handlowej* (z ważności do 6-ciu miesięcy od ich wydania) — pensjonaty utrzymywane przez właścicieli gospodarstw rolnych w swoich gospodarstwach, poza obrębem gmin miejskich oraz miejscowości klimatycznych i leczniczych, o ile ilość wynajmowanych pokojów nie przekracza liczby dwunastu (12):

równocześnie zwalnia się pensjonaty te od obowiązku opłacania podatku przemysłowego od obrotu za 1935 rok:

8) bez obowiązku wykupywania oddzielnych świadectw przemysłowych na prowadzenie:

a) drobnej sprzedaży wyrobów tytoniowych w przedsiębiorstwach handlowych, o ile sprzedaż odbywa się w jednym i tym samym lokalu:

b) skupu butelek po wyrobach Państwowego Monopolu Spirytusowego przez zakłady detalicznej sprzedaży wyrobów spirytusowych:

c) ubocznej sprzedaży krajowych pism perjodycznych przez przedsiębiorstwa, wymienione w rozdziałach I, VII i XII taryfy (handlu towarowego, przedsiębiorstwa gastronomiczne i księgarnie): równocześnie zwalnia się te przedsiębiorstwa od obowiązku opłacania podatku przemysłowego od obrotu osiągniętego przez nie w 1935

roku ze sprzedaży krajowych pism perjodycznych.

B. zakłady gastronomiczne (Cz. II lit. A rozdz. VII taryfy stanowiącej załącznik do art. 23 ustawy):

1) na podstawie *półrocznego* (zamiast całorocznego) świadectwa przemysłowego *kategorji I handlowej*, o ile wysokość ustalonych obrotów za 1933 r. nie przekracza w stosunku całorocznym kwoty *200.000 zł;*

2) na podstawie świadectwa przemysłowego *kategorji III* (zamiast kat. II) *handlowej:*

a) wymieniona w rozdz. VII kategorja druga. o ile wysokość obrotów ustalonych za 1933 r. nie przekracza w stosunku całorocznym kwoty *25.000 zł:*

b) wymienione w rozdz. VII ze sprzedażą następujących trunków pochodzenia krajowego: piwa, miodu, moszczu i wina owocowego, a przedsiębiorstwa te zatrudniają od 4 do 10 osób, licząc w tem właściciela i członków jego rodziny w tych zakładach pracujących:

3) na podstawie świadectwa *kategorji II handlowej*:

a) wymienione w rozdz. VII kategorja druga. o ile wysokość obrotów ustalonych za 1933 r. nie przekracza w stosunku całorocznym kwoty *3.600 zł;*

b) wymienione w rozdz. VII ze sprzedażą następujących trunków pochodzenia krajowego: piwa. miodu, moszczu i wina owocowego, o ile ilość zatrudnionych w tych przedsiębiorstwach pracowników nie przekracza 3-ch osób, licząc w tem właściciela i członków jego rodziny w tych zakładach pracujących.

C. hurtownie (ich filje itp. przedsiębiorstwa sprzedające wyroby monopolu tytoniowego, spirytusowego i solnego:

1) na podstawie świadectwa przemysłowego *kategorji II handlowej* — hurtownie wyrobów monopolu tytoniowego, spirytusowego i solnego, zarówno utrzymujące oddziały (filje). jak i nieutrzymujące oddziałów (filij);

2) na podstawie świadectwa przemysłowego *kategorji III handlowej* — oddziały (filje) hurtowni wyrobów monopolu tytoniowego, spirytusowego i solnego, uruchamianych przez hurtowników, działających na mocy umów z Dyrekcjami właściwych monopolów, o ile oddziały (filje) te będą uruchomione w obrębie rejonu, należącego w myśl umowy do hurtownika i prowadzone na koszt hurtownika we własnej jego administracji;

3) na podstawie świadectwa przemysłowego *kategorji IV handlowej* — przedsiębiorstwa z *wyłączną drobną sprzedażą* (tylko konsumentom) wyrobów monopolu tytoniowego, powstające w ciągu 1933 r. w gminach wiejskich, w których dotychczas nie było żadnego punktu sprzedaży tych wyrobów.

Do korzystania z wymienionej pod p. 3) ulgi nie stoi na przeszkodzie fakt prowadzenia przez przedsiębiorstwa handlu wyrobami monopolu tytoniowego jednocześnie ze sprzedażą tych wyrobów również drobnej sprzedaży artykułów niezbędnych do palenia (bibułek, gilz itp.), względnie ubocznej sprzedaży znaczków stemplowych i pocztowych, blankietów wekslowych, losów loterji państwowej, kart do gry oraz przyborów do palenia i zapalania.

Równocześnie zezwala się na prowadzenie przedsiębiorstw handlu towarowego, wprowadzających w ciągu 1933 r. sprzedaż wyrobów monopolu spirytusowego bez wyszynku wyłącznie konsumentom oraz — nowopowstających w ciągu 1933 r., które między innemi prowadzić będą również sprzedaż wyrobów monopolu spirytusowego bez wyszynku wyłącznie konsumentom — *na podstawie świadectwa przemysłowego kategorji III, względnie IV przedsiębiorstw handlowych,* o ile przedsiębiorstwa te odpowiadają warunkom określonym w części II lit. A. rozdz. I kategorja trzecia lub czwarta taryfy, stanowiącej załącznik do art. 23 ustawy, względnie w niniejszym okólniku, a jedynie fakt prowadzenia sprzedaży wyrobów monopolu spirytusowego bez wyszynku stanowiłby o zaliczeniu danego przedsiębiorstwa do kategorji drugiej przedsiębiorstw handlowych (rozdz. I. kat. druga, p. 2 lit. k taryfy).

D. przedsiębiorstwa przemysł. wymienione w cz. II lit. C rozdz. XVIII i XIX taryfy stanowiącej załącznik do art. 23 ustawy;

1) na podstawie świadectwa przemysłowego *kategorji VII przemysłowej*, o ile przedsiębiorstwo zatrudnia najwyżej:

a) przy fabrykacji ręcznej — 70 robotników;

b) przy stosowaniu silników mechanicznych — 10 robotników;

2) na podstawie świadectwa przemysłowego kategorji VI przemysłowej, o ile przedsiębiorstwo zatrudnia najwyżej:

a) przy fabrykacji ręcznej — 25 robotników,

b) przy stosowaniu silników mechanicznych 15 robotników;

3) na podstawie świadectwa przemysłowego *kategorji V przemysłowej,* o ile przedsiębiorstwo zatrudnia najwyżej:

a) przy fabrykacji ręcznej — 70 robotników;

b) przy stosowaniu silników mechanicznych — 35 robotników.

II. Na skutek indywidualnych podań płatników — upoważnia się Izby Skarbowe (Urząd Wojewódzki Śląski) do:

1) Udzielania ulg, o których mowa w Części I niniejszego okólnika, przedsiębiorstwom *nowopowstałym*, tj. uruchomionym w latach 1934 lub 1935, o ile obroty osiągane w 1934 r., względnie spodziewane w 1935 r., nie przekraczają norm przewidzianych w części I-szej;

2) Zwalniania od obowiązku nabywania świadectw przemysłowych, względnie zezwalania na nabywanie półrocznych (zamiast całorocznych) świadectw przemysłowych, przedsiębiorstwom handlu *rozwoźnego* (kategorja Va), oraz handlu *obnośnego* (kategorja V b).

Podania winny być wnoszone do właściwych Urzędów Skarbowych, decyzje zaś Izb Skarbowych (Urzędu Wojewódzkiego Śląskiego) winny być wydane i doręczone płatnikom *w terminie do dni 30-tu od dnia złożenia podania.*

III. Na skutek indywidualnych podań płatników, bądź też z urzędu — przy sposobności lustracji przedsiębiorstwa — upoważnia się Urzędy Skarbowe do:

zezwalania na prowadzenie przedsiębiorstw przemysłowych, zajęć rzemieślniczych i rękodzielniczych, dorożkarstwa i furmaństwa, wymienionych w Cz. II lit. C. rozdz. XIX taryfy, stanowiącej załącznik do art. 23 ustawy, *bez świadectwa przemysłowego,* o ile przedsiębiorstwo prowadzone jest przez samego właściciela.

UWAGI:

1) *Za obrót*, stanowiący podstawę do korzystania z ulg przy nabywaniu świadectwa przemysłowego, *uważa się:*

a) w przedsiębiorstwach, opłacających podatek przemysłowy od obrotu w formie *ryczałtu* (rozp. Ministra Skarbu z dnia 30 stycznia 1934 r. — Dz. Ust. R. P. Nr. 13, poz. 111) — *przeciętną kwotę rocznego obrotu przyjętą za podstawę wymiaru ryczałtu na rok 1934;*

b) w innych przedsiębiorstwach, o ile przedmiotem ich handlu są artykuły, podlegające podatkowi scalonemu — ogólny przychód brutto za *r. 1933*, osiągnięty ze sprzedaży artykułów, podlegających, jak również i niepodlegających podatkowi scalonemu; w przedsięb. prowadzących sprzedaż wyrobów państwowego monopolu tytoniowego i spirytusowego, jako obrót osiągnięty ze sprzedaży tych wyrobów przyjmuje się sumę, stanowiącą różnicę między ceną pobieraną przez państwowy monopol, a wyznaczoną przez ten monopol ceną sprzedażną.

2. W przedsiębiorstwach nowopowstałych (lata 1934 i 1935), jak również i poprzednio istniejących przedsiębiorstwach handlowych wysokość obrotu podlegającego podatkowi scalonemu w wypadku nieposiadania przez władze skarbowe odpowiedniego materjału, winna być ustalona bądź na podstawie ksiąg handlowych, o ile one są w przedsiębiorstwie prowadzone, bądź na podstawie oceny Urzędów Skarbowych, ewentualnie przy współudziale osób obznajmionych z faktycznemi stosunkami przedsiębiorstwa.

3) Celem uniknięcia nieporozumień, czy przedsiębiorstwo powstało w II półroczu 1935 roku, czy też prowadzone jest na podstawie półrocznego ulgowego świadectwa przemysłowego, na deklaracjach i świadectwach przemysłowych należy umieścić odpowiednią adnotację.

Równocześnie tracą moc obowiązującą okólniki, wydane dotychczas w sprawie nabywania ulgowych świadectw przemysłowych.

Wydawnictwa

KODEKS PODATKOWY

opracowany przez D-ra Juljusza Bassechesa i Mgra I. Korkisa. Skład Główny Księgarnia „Ewer" Lwów ul. Brajerowska 3.

Pod powyższym tytułem ukazała się praca zawierająca jednolite teksty wszystkich ustaw podatkowych (przemysłowego, dochodowego, od nieruchomości, od lokali, o nadzwyczajnym podatku od niektórych zajęć zawodowych i od energji elektrycznej) wraz z opracowanym obszernym materjałem zawierającym przy każdym przepisie odpowiednie orzecznictwo Sądu Najwyższego i Najwyższego Trybunału Administracyjnego, usuwające wątpliwości administracyjne.

Cały ten materjał ustaw podatkowych materjalnych autorzy uzupełnili jeszcze przepisami formalnemi, umieszczając w Kodeksie Podatkowym obowiązującą od 1 października 1934 roku Ordynację Podatkową, oraz przepisy o egzekucji administracyjnej. Całość uzupełniają jeszcze przepisy o solidarnej odpowiedzialności, o daninach, o dodatkach do podatków, przepisy związkowe, jednem słowem Kodeks zawiera całokształt

przepisów prawnych w tej skomplikowanej dziedzinie obowiązujących.

Kodeks podatkowy jest wydawnictwem pożytecznem dla każdego, mającego styczność z życiem gospodarczem w pierwszym zaś rzędzie dla podatników, prawników i urzędników skarbowych.

Komunikaty

SYTUACJA NA RYNKACH ZBYTU PRODUKTÓW MLECZARSKICH I JAJCZARSKICH.

Masło

W końcu miesiąca ubiegłego i na początku bieżącego sytuacja na rynkach zagranicznych pozostawała bez zmiany. Trudności finansowe wynikające z polsko-niemieckiego porozumienia gospodarczego, zmusiły eksporterów do wstrzymania dalszych wysyłek aż do wyjaśnienia sytuacji.

Rynek krajowy wykazywał sezonowe ożywienie przedświąteczne, spotęgowane dość znacznym spadkiem produkcji w okręgach województw centralnych i południowych. Dzięki tej sytuacji ceny stopniowo podwyższyły się do zł 2.65 za kg masła I gatunku w hurcie, z czego jednak wyłącznie korzysta masło niesolone. Cena masła solonego utrzymuje się na nieco niższym poziomie i notowane jest zł. 2,50 — 2,60 za kg. I gatunku.

Jajka

W dniu 3 bm. płacono za jaja świeże prześwietlane z Poznańskiego zł. 140 — 142 za skrzynię 24-kopową. Tendencja utrzymana.

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

STAWKI CELNE DLA ŚLEDZI PODSOLONYCH.

W ostatnich czasach poza przywozem śledzi solonych w beczkach oraz śledzi świeżych zdarzały się wypadki przywozu śledzi podsolonych co było przyczyną trudności przy zastosowaniu odpowiedniej stawki celnej. Nie byłoby słusznem w tym wypadku stosowanie stawki dla śledzi normalnie solonych, z drugiej strony u władz celnych powstały wątpliwości czy można zastosowywać stawkę taką, jak do ryb świeżych.

Tak jedna z firm gdyńskich sprowadziła niedawno około 200.000 kg. śledzi świeżych z Anglji w stanie podsolonym w skrzyniach. Importowane śledzie były niesortowane, niewypatroszone i bez laki, wobec czego nie mogły uchodzić na rynku jako śledzie solone.

Podsolenie śledzi przed wysłaniem do Gdyni było spowodowane tem, że w ostatnim czasie połowy śledzi w Anglji znacznie się zmniejszyły. Spowodowało to zwyżkę cen na śledzie, szczególnie na śledzie świeże. Zwyżka ta dochodziła nieraz do 500% i była zależna od wielkości połowów. Przy tak dużych wahaniach cen, nie można było poczynić większych zakupów odrazu, lecz dokonywać je stopniowo w najdogodniejszych momentach czasu.

Dla skompletowania więc większego ładunku, zaszła konieczność podsalania śledzi świeżych, zakupionych w różnych odstępach czasu, a to w celu ochrony ich przed zepsuciem.

Ze względu na to, że nasza taryfa celna nie przewiduje dla tego rodzaju surowca podsolonego oddzielnej stawki celnej, zachodzi konieczność udzielenia zezwolenia na podszeregowanie tego towaru pod pozycję taryfy celnej 116 p. 3 uwaga: czyli zastosowanie opłaty w wysokości 2 złotych od 100 kg. Zaszeregowanie tych śledzi do pozycji 117 taryfy celnej, uniemożliwiłoby, wskutek znacznej różnicy cła, konkurencję z towarem, importowanym w stanie gotowym.

Tymczasem uruchomienie w porcie — gdyńskim nowego przemysłu solenia śledzi daje zatrudnienie polskim robotnikom przy patroszeniu, sortowaniu, zasalaniu i układaniu śledzi do beczek. Ponadto używa się soli krajowej i beczek do śledzi wyrobu polskiego. Oczywista, że tego rodzaju przeróbka surowca ma dodatni wpływ na bilans płatniczy i zasługuje na poparcie, chociażby na okres przejściowy — organizacyjny, który da możność zorjentowania się w wynikach nowej próby.

KRONIKA.

— **CENY NA ŚLEDZIE NA RYNKU GDYŃSKIM.** Tydzień przedświąteczny charakteryzowała mocna tendencja dla śledzi yarmuckich na rynku gdyńskim, który dostosowywał się do ogólnej tendencji mocnych cen na te śledzie, urzęd. już w Anglji wyczerpane. Rynek polski z trudnością się przystosowuje do tej zwyżki, która już przekroczyła wysokość zniżki celnej dla tych śledzi, przyznanej w bieżącym sezonie.

Zaznaczyć wypada, że szczególnie mocna jest tendencja w Gdańsku, mimo iż zapasy tam są większe. Dla interesujących się tym śledziem Gdynia jest korzystnem miejscem zakupu, gdyż mocna tendencja nie jest tu tak mocno zaakcentowana ze względu na mniejszy zapas i mniejszy ruch w branży śledzi Yarmouth. Trudniej tu o skompletowanie całowagonowego ładunku, zawsze więc można w Gdyni uzyskać cenę korzystniejszą.

Ponownie wystąpiła „Polonja" z partjami solonych śledzi w Gdyni. Tym razem są to śledzie przywiezione na statku „Rimfrost" jako solone w skrzyniach i zostały dosalane i przepakowane do beczek w Gdyni. Mają one poprzednie znakowanie i prócz tego „TB", pośledniejsze.

Śledzie holenderskie marek HH, LL i MM są jedyne, które zniżkowały. Jest to dostosowanie się do siły nabywczej rynku i niema ono nic wspólnego z tendencją ogólną na rynku śledziowym. Śledzie te zaprowadzają się na naszym rynku: przybywa ich teraz więcej. Dla ułatwienia zaprowadzania tych gatunków importerzy obniżyli ceny.

W porcie rybackim w Gdyni notowano 22 grudnia następujące ceny za cłone śledzie solone loco wag. port rybacki, netto kasa dwa procent skonta, za jedną całą beczkę, w złotych:

ŚLEDZIE OKRESU YARMOUTH:

1. **Polskie połowy „Mewy".** Small matties I trade (Marka FF) 75, takież ordinary (F) 73, matties I trade (FF) 75, takież ordinary 73, matties milkers (mleczaki) (F) 90, matfulls I trade (FF) 77, takież ordinary (F) 75, matfulls milkers (FF) 92, fulls (FF) 74, spents 65.

2. **Solone w Gdyni „Polonia".** Small matties ordinary 72, matties ordinary 72, matfulls ordinary 75, TB (towbowe) 62.

3. **Importowane angielskie „Yarmouth":** Small matties I trade 79, takież ordinary 73, matties I trade 79, takież ordinary 73, matfulls I trade 85, takież ordinary 76.

4. **Importowane holenderskie:** Small matties ordinary (HH) 63, matties ordinary (LL) 67, matfulls ordinary (MM) 72.

5. **Bloomfield'sa „Trójka",** to znaczy albo IBK, albo J. Slater, albo Wm. Low. — za small matties 82, matties 82.

(SS) SZKOCKIE ŚLEDZIE:

Pozostały tylko angielskiego solenia importowane: Matjes — wysprzedane, small matties 70, matties I trade 73, matfulls 72. Cena za dwie półbeczki o pięć złotych wyższa.

ISLANDZKIE ŚLEDZIE:

Oryginalne islandzkie matjasy (matjes) 73 za całą beczkę, 79 za dwie połówki.

Norweskie śledzie: Tak zwane islandzkie 63, Sloe lub Vaar 5 do 600 sztukowe od 31 do 33, śledzie cięte (Schneideheringe) 30/40, 40/50, 50/60 na kg po 66 z połowów 1933, 76 z września 1934 i 83 z listopada 1934 roku.

— **SZPROTÓW WCIĄŻ MAŁO.** W połowie grudnia wędzarnie miały już wystarczającą ilość surowca i ceny spadły już z 11 na 7,70 zł za 30 kg świeżych szprotów, jednakże przed świętami sytuacja się zmieniła. Szprotów znów jest mało: wprawdzie nastąpiły mrozy, lecz stale południowo-wschodnie wiatry nie sprzyjają gromadzeniu się ryb ani na płytkich miejscach przy brzegach, ani na większych głębokościach, odprowadzając jednocześnie ryby od naszych brzegów.

— **KTO MA PIERWSZEŃSTWO I JAK BĘDZIE DALEJ.** W połowie grudnia zaszedł ciekawy wypadek zakupienia całego połowu szprotów z 13-go bm. przez wędzarnie w głębi kraju położone, podczas gdy wędzarnie gdyńskiego obwodu musiały się zadowolić surowcem z łowu 14 grudnia i to z połowów półwyspu. Wędzarnie na wybrzeżu widzą się obecnie zmuszone zamawiać zgóry cały połów, zapewniając sobie pierwszeństwo. Istotnie wędzarnie wybrzeża pracują dla całego kraju i dbać muszą o pierwszorzędny surowiec, cierpiąc na bezrobocie w razie braku surowca. Jak się zdaje, wędzarnie w głębi kraju znajdujące się, pracować mogą racjonalnie surowcem morskim dopiero w okresie mrozów. Rzeczą wędzarń wybrzeża pozostaje zapewnienie sobie surowca w okresie ciepłym i małych połowów, przy utrzymaniu zasady wolnej konkurencji.

— **WOLNE MIASTO GDAŃSK WYWOZI SZPROTY DO POLSKI I DO NIEMIEC.** Do Polski wywozi się z Gdańska duże ilości wyłącznie wędzonych szprotów. W listopadzie rb. wywieziono 96.000 kg wędzonych szprotów, w grudniu, w tygodniu rekordowych połowów, — około 90.000 kg. Przez dostawy do Polski wędzonych szprotów robocizna pozostaje u Gdańszczan „w kraju", co ma dodatnie znaczenie dla gospodarki W. M. Gdańska. Szproty z Gdańska do Niemiec są wywożone wyłącznie świeże.

— **POMYŚLNE POŁOWY DORSZY.** W połowie grudnia w związku ze znacznem zapotrzebowaniem przedświątecznem na dorsze odbywały się intensywniejsze połowy naszych rybaków na dorsze pod Bornholmem. 13-go grudnia przywiózł jeden z kutrów rekordową ilość 12.500 kg dorszy — rezultat dwudniowych połowów. Dorsze przywieziono również na kilku kutrach duńskich w ilości ok. 20.000 kg. Płacono za dorsze duńskie po 10 zł cls od 100 kilo netto wagi.

Zapotrzebowanie na dorsze w całym kraju stale wzrasta. Dorsz jest sprzedawany w stanie świeżym, mrożony. Do wędzarń odchodzą małe ilości, mimo iż dorsz wędzony mógłby być lepiej zaprowadzony, odpowiadając w smaku sławnym norweskim kipersom (śledzie wędzone, w puszkach).

— **JEDENASTY KUTER STOCZNI RYBACKIEJ W GDYNI.** 14-go bm. spuszczony został na wodę ze stoczni rybackiej Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni kuter rybacki zbudowany dla rybaka Lipskiego w Helu. Kuter jest zaopatrzony w motor również krajowej produkcji. Stocznia Rybacka wykonała już ogółem 11 kutrów, w tem 7 w roku bieżącym, w ubiegłym roku jeden kuter, a w r. 1932 trzy kutry. Stocznia przeprowadza również naprawy kutrów i ułatwia rybakom drobne naprawy ich i podwodne malowanie lub smołowanie przez wyciąganie na ślipie.

Program rozbudowy floty rybackiej przewiduje budowę dalszych sześciu kutrów.

ODJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten)

Do portów bałtyckich: Gdynia — Gdańsk — Tallinn — Kotka — Helsingfors

Baltic Ports: Gdynia — Danzig — Tallinn — Kotka — Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Dates of sailings

s/s	Gdynia wtorek	Głańsk sobota	Tallinn środa	Helsingfors sobota
Capella	1. 1.	4. 1.	8. 1.	11. 1.
Śląsk	8. 1.	11. 1.	15. 1.	19. 1.

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finnish Ports. — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Gdynia — Wasa — (Północna Finlandja)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Annelise — z Gdyni 5/6. 1. s/s Nordland — z Gdyni 5/6. 1.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Skjöld — z Gdyni 6/7. 1. 35 s/s Magnus — Gdyni 20/21. 1.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe. Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Ryga środy
Minos	31. 12.	2. 1. 35.
Niobe	7. 1.	9. 1.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 2/3. 1. s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 9. 1.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York an to Mediterranean Ports.

Do Stockholmu

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 14. 1.

Do Stockholmu i Göteborga

Rummel & Burton

s/s Fior di Mandorlo — z Gdyni 2. 1. 35. s/s Fior d'Arancio — z Gdyni 16. 1.

Do Helsingborg — Malmö — Göteborg

Behnke & Sieg

s/s Egon — z Gdyni 31. 12. s/s Egon — z Gdyni 15. 1.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

ż/m Erna — z Gdyni 1/2. 1. 35 ż/m Erna — z Gdyni 15/16. 1.

Do Kalmaru

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 14. 1.

Do Aohus — Malmö — Halmstad — Helsingborg — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 9. 1. — z Gdańska — 23. 1.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 14. 1.

Gdańsk (Danzig) — Brema (Bremen)

Ferdynand Prowe. Sp. z o. o.

s/s Minos — z Gdańska 5. 1. 35.

Do Hamburga (Hamburg)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Tatti	1. 1.	3. 1.
Hinrich	8. 1.	10. 1.

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Tczew — z Gdyni 12. 1.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich, śródziemnomorskich, oraz do portów położonych nad Łabą.

Notice: Through B/L to all Transatlantic, English and Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

Do Oslo i innych wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen)

(Oslo and other East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdyni 11. 1. — z Gdańska 10. 1.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i innych zachodnio-norweskich portów

(West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Jaederen — z Gdyni 8. 1. 35. — z Gdańska 6. 1. 35.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów, Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.

Notice: Through B/L to all North-Norway Ports. Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Chorzów — z Gdyni 1. 1. — z Gdańska 4. 1.

s/s Cieszyn — z Gdyni 6. 1. — z Gdańska 10. 1.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. —

Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska" przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statek dodatkowy „Irisen", odchodzący z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich.
Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Andromeda	7. 1.	9. 1.
Condor	10. 1.	12. 1.
Rhea	14. 1.	17. 1.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich.
Notice: Through B/L to all Transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.
Odjazdy—Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Irisen	1. 1.	4. 1.	9. 1.
Cieszyn	8. 1.	10. 1.	15. 1.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Condor — z Gdyni 1. 1. — z Gdańska 3. 1.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Poseidon — z Gdyni 1/2. 1. s/s Ariadne — z Gdyni 8/9. 1.
s/s Irene — z Gdyni 15/16. 1.

Do Londynu

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.

(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lech — z Gdańska 1. 1. — z Gdyni 3. 1.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 8. 1. — z Gdyni 10. 1.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lwów — z Gdańska 1. 1. — z Gdyni 3. 1.
s/s Lublin — z Gdańska 8. 1. — z Gdyni 10. 1.

Do Leith — Grangemouth

s/s Haarlem — z Gdyni 4/5. 1. s/s Oder — z Gdyni 11/12. 1.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Skjöld — z Gdyni 6/7. 1. 35 s/s Magnus — z Gdyni 20/21. 1.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Tanger — z Gdyni 17. 1. 35. s/s August Schultze — z Gdyni 15. 2.

Ładuje bezpośrednio do Las Palmas.

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas— Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Tanger — z Gdyni 17. 1. 35. s/s August Schultze — z Gdyni 15. 2.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości. Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Ebro — z Gdyni 19/20. 1. 35.

Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo

Rummel & Burton

s/s Fior di Mandorlo — z Gdyni 2. 1. 35. s/s Fior d'Arancio — z Gdyni 19. 12.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Hemland — z Gdyni 3. 1. m/s Erland — z Gdyni 8. 1.

m/s Roland — z Gdyni 17. 1.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
Notice: Through B/L to all Levante Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Carplaca — z Gdyni 9. 1.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Pułaski — z Gdyni 7. 1. 33

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

m/s San Francisco — z Gdyni 16. 1.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Heracles — z Gdyni 8. 1. 33.

Gdynia — Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)

Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe - Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s City of Bath — z Gdyni 19. 1. 33.

Gdynia — Karachi, Bombay, Alleppey, Madras Calcutta, Rangoon

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Delhi — z Gdyni 2. 1.

s/s Rinda — z Gdyni 23. 1. 33.

s/s Japan — z Gdyni 14. 2. 33.

Gdynia — Adelaida — Melbourne — Sydney — Newcastle — Brisbane

Polska Agencja Morska

s/s Euryades — z Gdyni 14. 1. 33

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Temeraise — z Gdyni 31. 12.

Zakłady Graficzne Bolesława Szczuki Wąbrzeźno-Pomorze